Deutscher Bundestag
13. Wahlperiode

Drucksache 13/1703

14. 06. 95

Kleine Anfrage

des Abgeordneten Albert Schmidt (Hitzhofen) und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Trassenführung der A 4, Autobahnabschnitt Weißenberg–Görlitz

Am 19. April 1994 hat der Petitionsausschuß in Beantwortung einer Petition der Grünen Liga Görlitz (vom 15. Februar 1991) gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr die Empfehlung ausgesprochen, daß beim Neubau der A 4 Weißenberg–Görlitz die von der Grünen Liga vorgebrachten Bedenken zur Trassenführung zu berücksichtigen seien. Konkret geht es um die Wahl zwischen einer Nord-. und einer Südtrasse, wobei die nördliche Variante durch das Landschaftsschutzgebiet „Königshainer Berge" führt und Lebensräume von besonders geschützten Tierarten zerstört (z. B. Uhu, Fischotter, Schwarzstorch).

Inzwischen wurde durch einen ersten Planfeststellungsbeschluß der Abschnitt Weißenberg–Nieder Seifersdorf in der Nordtrassierung bestätigt, entgegen der Empfehlungen des Petitionsausschusses und der Bundesforschungsanstalt für Natur- und Landschaftsökologie, was praktisch eine Vorentscheidung zugunsten der nördlichen Streckenvariante bedeutet.

Vor diesem Hintergrund fragen wir die Bundesregierung:

1. Weshalb wurden die Empfehlungen des Petitionsausschusses nicht berücksichtigt?
2. Weshalb wurden die von den Naturschutzverbänden mit ihren entsprechenden Stellungnahmen vorgetragenen Begründungen im Rahmen der Varianten-Diskussion abgeblockt?
3. Wie beurteilt die Bundesregierung die Chancen, daß die nördliche Variante gegenüber zu erwartenden Klagen der Naturschutzverbände Bestand haben wird?
4. Welche Trasse ist für die Bundesregierung unter Betrachtung aller Schutzgüter die umweltverträglichste?
5. Warum wurde keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt (entsprechend der EU-Richlinie)?
6. Wie hoch sind die Kosten für beide Trassenvarianten (bei der Nordtrasse inklusive Tunnel und Talbrücken)?

7. Welche überregionalen Prognosen existieren zum Verkehr, und wie wurden sie bei der Planung berücksichtigt?
8. In welcher Weise wurden die Ortsumgehungen von Görlitz und Reichenbach bei der Variantenuntersuchung berücksichtigt?
9. Welche Gründe führten zur Ablehnung der Südtrasse?
10. Wie ist die Linienbestimmung erfolgt?
11. Wie werden die Wirtschaftszentren Löbau und Reichenbach bei einer Nordtrassierung bedient?
12. Inwieweit wurden bei der Nordvariante die Belange des Tourismus bzw. des Fremdenverkehrs berücksichtigt?
13. Welche Lärmschutzmaßnahmen sind vorgesehen?
14. Wurden die zu errichtenden Baustraßen bei der Eingriffsausgleichsbilanz berücksichtigt?
15. Welche Auswirkungen sind durch die Zerschneidung des zusammenhängenden Waldgebietes im Norden zu erwarten?
16. Welche Auswirkungen sind durch den Tunnelbau bei der Nordvariante auf die verschiedenen Schutzgüter zu erwarten?
17. Welche Berücksichtigung finden bei der Nordtrasse die Lebensräume der vom Aussterben bedrohten Tierarten?
18. Welche Beeinträchtigung erfährt die vorhandene Seeadlerpopulation durch die Autobahn?
19. Werden die Lebensraumansprüche der Tierarten (vergleiche Sondergutachten) als direkte Größe für geplante Ersatzmaßnahmen angenommen?
20. Warum sind die Flächen für Ausgleich und Ersatz nicht in einem größeren Abstand zur Trasse geplant worden?
21. Werden für den Uhu neue Ersatzlebensräume geschaffen?

Bonn, den 8. Juni 1995

Albert Schmidt (Hitzhofen)
Joseph Fischer (Frankfurt), Kerstin Müller (Köln) und Fraktion

Druck: Thenée Druck, 53113 Bonn, Telefon 91781-0
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 13 20, 53003 Bonn, Telefon (02 28) 3 82 08 40, Telefax (02 28) 3 82 08 44
ISSN 0722-8333